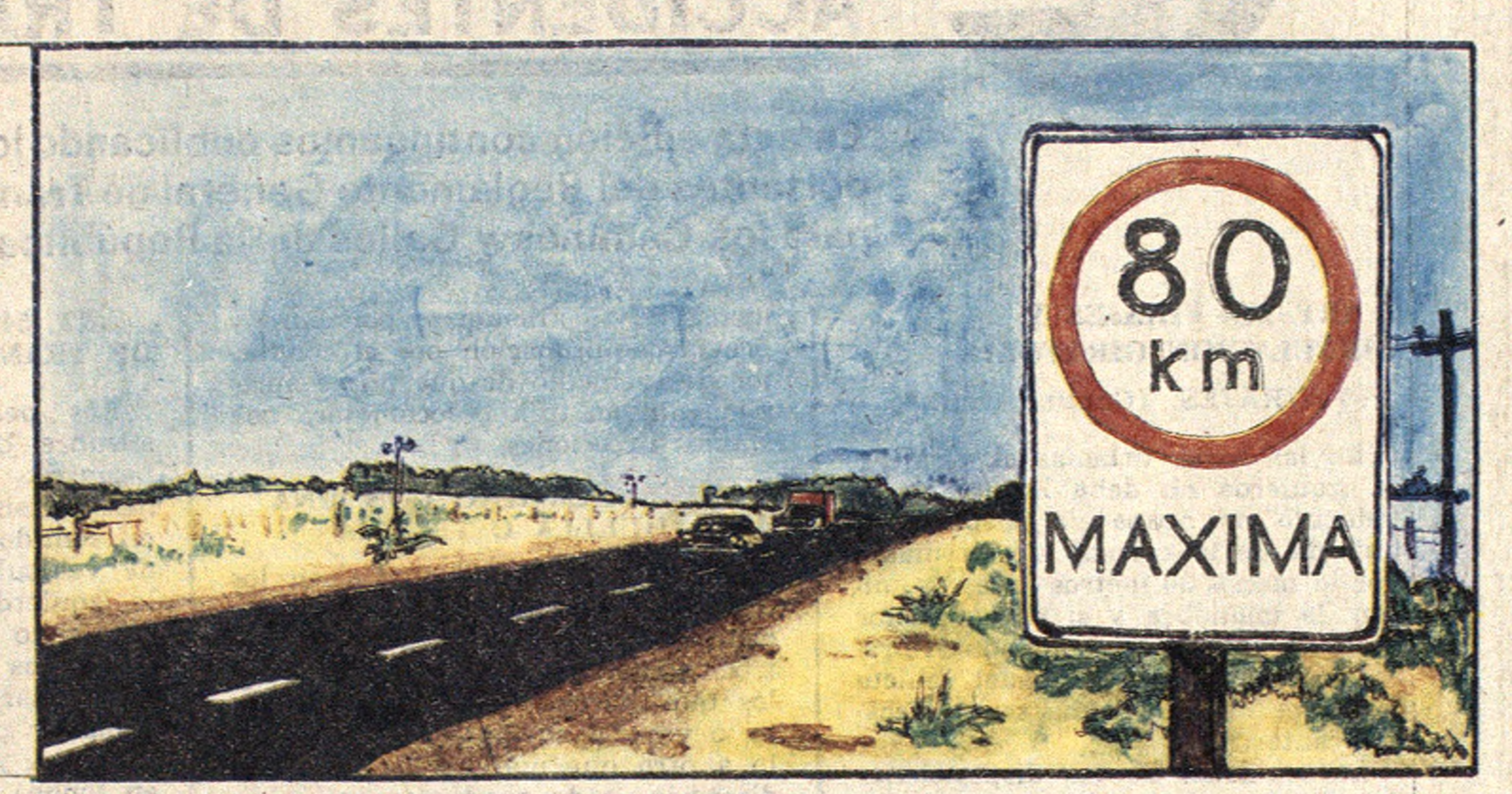
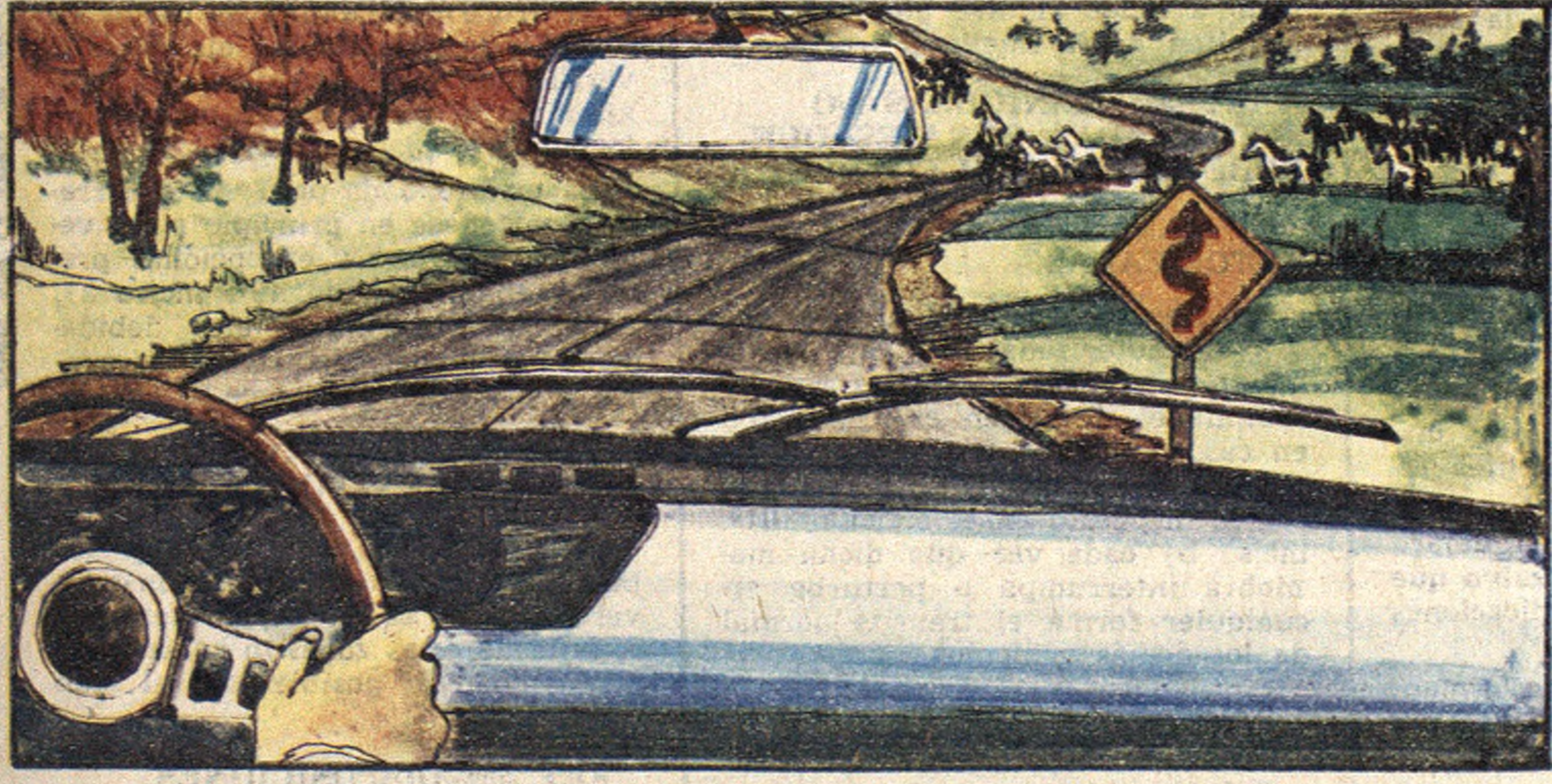


CAMPAÑA PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Acate las indicaciones de las señales de tránsito. Las mismas responden a fundadas razones técnicas de seguridad.

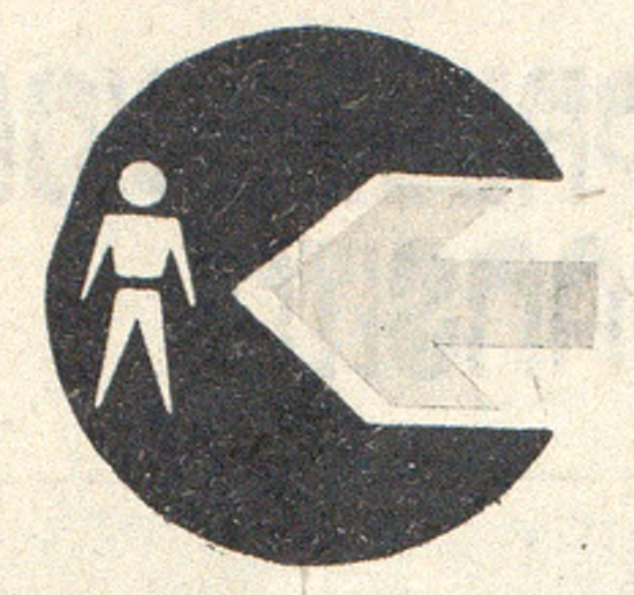




Anticípese a imprevistos. Esté atento a todas las posibles contingencias de la ruta.

Habitúese a descansar periódicamente en el transcurso de un viaje prolongado. Evitará de este modo la fatiga y consecuentemente mantendrá su capacidad de reacción.





CAMPAÑA PARA LA PREVENCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

En esta edición continuamos publicando los artículos más importantes del Reglamento General de Tránsito, Ley N° 13.893, para los Caminos y Calles de la República Argentina.

ART. 50º - VIRAJES Y CIRCULACION GIRATORIA

a) VIRAJES. (Continuación)

En las zonas urbanas el viraje a la izquierda no debe hacerse si el vehículo no ocupa ya la parte izquierda de la calzada de su mano, por lo menos 30 metros antes de iniciar la maniobra y si su conductor no la ha anunciado tendiendo el brazo horizontalmente fuera del vehículo, o por medio de una señal mecánica autorizada.

La violación de las disposiciones del presente artículo constituye una contravención grave contra la seguridad del tránsito y crea para su autor, en caso de accidente, la responsabilidad inherente a los daños que éste ocasione.

b) CIRCULACION GIRATORIA.

En la circulación giratoria alrededor de rotondas, plazoletas, monumentos, refugios o construcciones análogas, se adoptará una velocidad precaucional y los vehículos no se detendrán, salvo caso de fuerza mayor, respetándose las siguientes reglas:

1º) En sentido de rotación, dejará la rotonda a la izquierda, salvo que exista señalamiento o indicaciones en contrario.

2º) Los vehículos procurarán mantener trayectorias concéntricas sin variaciones.

3º) Sólo puede adelantarse a otro vehículo por la izquierda de éste.

4º) Todo vehículo permitirá pasar adelante, aminorando su marcha, al que por su izquierda delantera maniobre para egresar de la circulación giratoria.

5º) Tiene prioridad de paso el vehículo que ingresa en la circulación giratoria de la rotonda.

La violación de las disposiciones de los apartados 1º y 2º constituye infracción grave sobre la seguridad del tránsito.

ART. 51º - CRUCES DE PASOS A NIVEL

Los cruces de pasos a nivel, aun en aquellos con barrera abierta, se harán a marcha precaucional y a menos de 15 kilómetros por hora y previa comprobación por el conductor del vehículo de que no se aproxima ningún tren o locomotora por ambas direcciones.

ART. 52º - CAMINO CON UNA SOLA HUELLA O TROCHA

En los caminos de tierra, en los que exista una sola huella y en los caminos pavimentados de una sola trocha, cuando se crucen dos vehículos que marchan en sentido opuesto, o vaya a adelantarse un vehículo a otro que marche en la misma dirección, cada conductor está obligado a ceder al otro por lo menos la mitad de la huella o trocha.

ART. 53º - MANIOBRAS NO AUTORIZADAS, SEÑALES QUE DEBE EJECUTAR EL CONDUCTOR

a) MANIOBRAS NO AUTORIZADAS.

La ejecución de cualquier maniobra no autorizada por este reglamento, sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil y penal en caso de accidentes, será considerada ilícita y castigada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 101º, inciso b) cada vez que dicha maniobra interrumpa o perturbe en cualquier forma el tránsito normal de los demás vehículos.

b) SEÑALES QUE DEBE EJECUTAR EL CONDUCTOR.

Señales obligatorias previstas en este reglamento:

1) El conductor que se proponga reducir su velocidad o detenerse, lo anunciará con marcada anticipación, con el brazo extendido moviendo desde arriba hacia abajo y viceversa con la palma de la mano abierta hacia el suelo.

2) El conductor a quien le pide paso otro vehículo, debe anunciar que está dispuesto a darlo extendiendo el brazo hacia abajo, al costado de su vehículo y moviéndolo de atrás hacia adelante.

3) El conductor que se proponga efectuar un viraje, lo anunciará con marcada anticipación con el brazo extendido horizontalmente durante un tiempo prudencial.

ART. 54º - PEATONES, FORMA DE TRANSITAR

Los peatones deberán circular, siempre que las circunstancias lo permitan, por las aceras o banquinas, evitando el uso de la calzada y en sentido contrario al del tránsito de vehículos, es decir, conservando la izquierda.

Cuando no existieran aceras o las banquinas fueran intransitables podrán usar las calzadas, debiendo transitar por el borde izquierdo de la misma y uno detrás del otro (uno en fondo).

El cruce del camino lo harán en forma perpendicular al eje de éste, verificando previamente si la proximidad de vehículos en marcha no lo impide o lo hace peligroso.

La prioridad de paso en la carretera pertenece en principio a los vehículos, salvo las excepciones previstas en el artículo 49º, inciso a), para las zonas especiales debidamente señaladas, dentro de las cuales la prioridad pertenece al peatón.

ART. 55º - TRANSITO DE PEATONES EN PUENTES

Los peatones deberán pasar los puentes carreteros por las zonas (o veredas) que se les haya reservado. A falta de estas zonas lo harán arrimados todo lo posible por el lado izquierdo.

ART. 56º - DISPOSICIONES APLICABLES A LOS PEATONES EN LAS ZONAS URBANAS

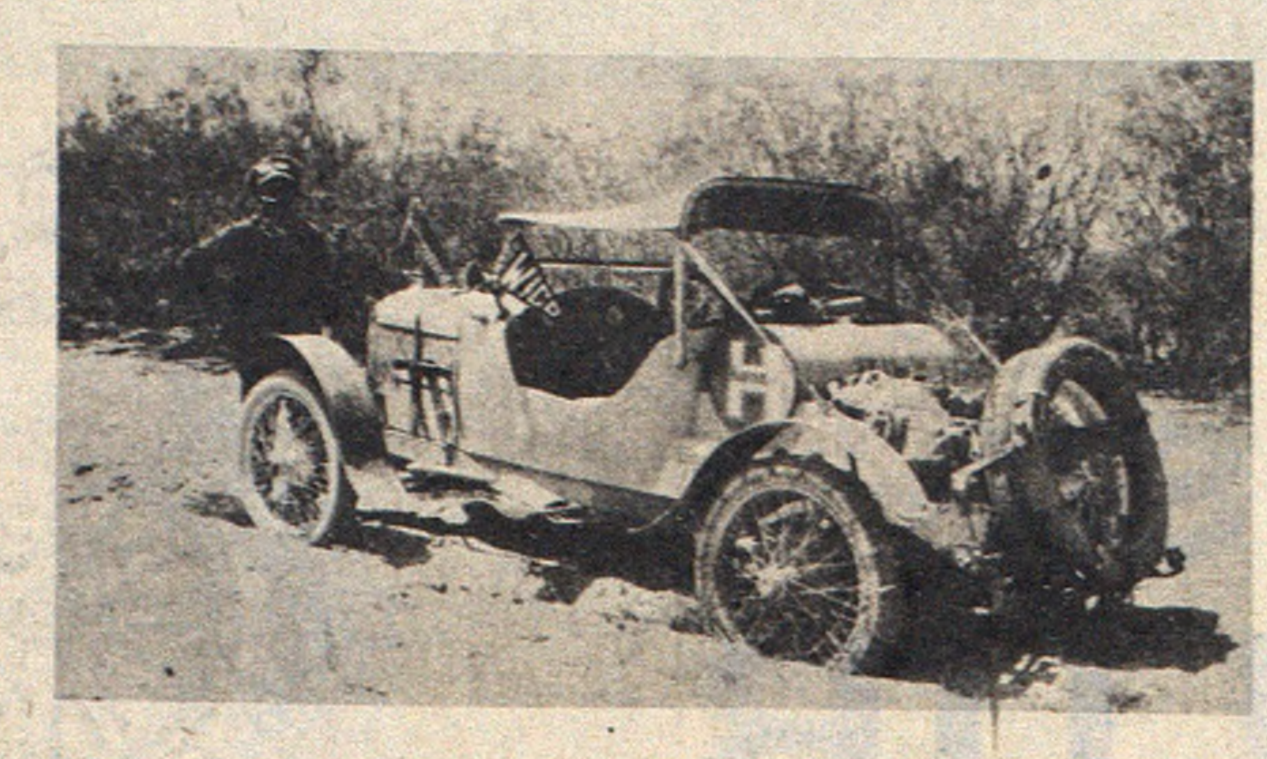
Los peatones sólo deben transitar por las aceras y por los paseos públicos destinados a ese uso.

a) Los peatones sólo tienen derecho a atravesar la calzada por las sendas de seguridad especialmente señaladas con tal objeto y en las que resultan de la prolongación longitudinal de las aceras.

En dichas sendas los peatones gozan de prioridad con respecto a los conductores de vehículos, quienes deben ceder el paso, disminuyendo la velocidad y, si es preciso, deteniendo por completo la marcha a fin de permitirles atravesar sin molestia alguna, en forma normal.

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS

de las dificultades que debieron sortear los empecinados raidistas. Para vadear el río Desaguadero —aún no había sido repuesto el puente de madera arrasado por el fuego— debieron recurrir a dos yuntas de caballos. Desde la capital puntana, las siguientes etapas fueron: Justo Daract, Laboulaye, Colón, Pergamino, San Andrés de Giles y, por fin, Buenos Aires. El anecdotario de Romeo Maestri (82 lozanos años) es inagotable. "Pero nada superó a lo que nos pasó en Colón —memora—. Cenábamos con Thomé cuando se acercó a nuestra mesa un hombre que nos ofreció sus servicios como conocedor de la zona; nosotros, con el apuro de llegar a Buenos Aires, dispusimos partir una hora después. Era una noche de tormenta y los faros de carburo no alcanzaban a horadar la oscuridad. Marchábamos entre barro y cortinas de agua, subiendo y bajando terraplenes, como podíamos. Así anduvimos toda la noche, hasta que con las primeras luces del alba aparecimos cerca de un pueblo importante. Nos cruzamos con una vecina y le hicimos la pregunta de rigor: ¿en qué pueblo estamos? Entonces, la increíble respuesta: Colón. En ese momento mi mecánico agitó la manija del auto y la emprendió a golpes contra el despistado guía."



Así eran los arenales que Maestri tuvo que salvar en San Luis. Mucha pala y ramas de jarilla eran la solución.

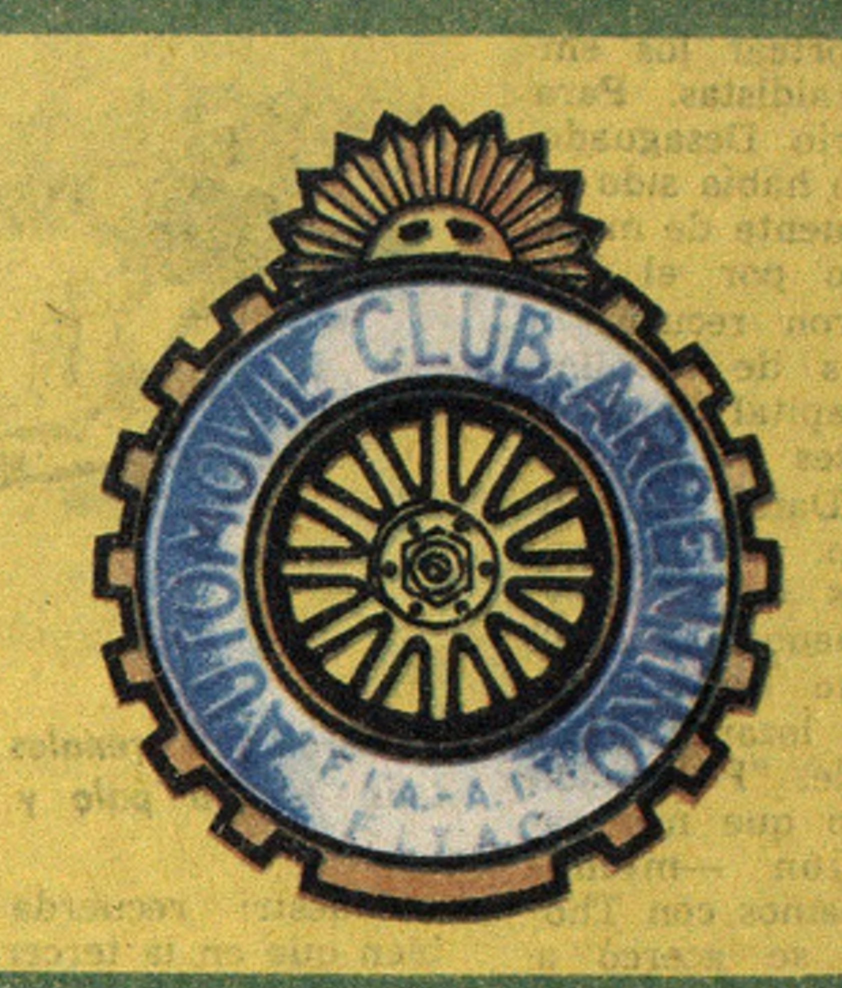
Maestri recuerda también que en la tercera etapa entre Justo Daract y Laboulaye (Córdoba), siguiendo el trazado de la actual ruta nacional 7, debieron demorarse más de lo previsto debido a lo precario del camino. Pero la cuarta etapa, les reservaba todavía mayores escollos y debieron esforzarse para alcanzar Colón en medio de la tormenta. Desde aquí, después del gracioso episodio del "guía", se largaron en procura de Pergamino. Cada vez estaban más cerca de la anhelada meta, pero los inconvenientes no eran menores. Deslizándose sobre las huellas de resbaladizo barro, "le erraron" al puente sobre el río Arrecifes y cayeron junto al cauce, salvando milagrosamente la vida. Pero tanto Maestri como su acompañante eran hombres audaces y no se arredraron. Puesto el automóvil de nuevo sobre la pista no pararon hasta San Andrés de Giles. Reacondicionaron como pudieron el coche ("para que llegase lo más resplandeciente posible"), y se lanzaron a cubrir el último tramo hasta la capital federal, a la que llegaron con toda felicidad, y con unos kilos menos. *Todo Buenos Aires* pasó por el VI Salón del Automóvil para admirar el legendario Hupmobile, y Maestre y su compañero de odisea fueron recibidos como héroes. Después de disfrutar unos días de gloria en Buenos Aires, regresaron a Cuyo en el Hupmobile. Pero no conformes con lo hecho hasta ese momento, una vez en Mendoza reacondicionaron el automóvil y se largaron a San Juan, en viaje de ida y vuelta, el primero que registran los anales en ese trayecto. El invulnerable Hupmobile y su tripulación pasaron a formar parte, desde entonces, de la historia de nuestro automovilismo, incluidos en el reducido grupo de los precursores.

Romeo Maestri fue miembro de la Delegación del ACA en Mendoza, durante varios años, y en 1930 nuestra Entidad le otorgó una medalla de oro por su dedicación para conseguir más socios. Con otros pioneros de la región, utilizando medios propios y con su esfuerzo personal, contribuyeron a la señalización de los caminos de la cordillera a Chile y a Calingasta (San Juan). El mismo grupo hacía arreglar con niveladoras los caminos de Mendoza manteniéndolos aptos para el tránsito permanente.

El Automóvil Club Argentino se enorgullece de tener entre sus integrantes a hombres del temple de Maestri y rescata en esta nota evocativa algunos pasajes de su hazaña para conocimiento de las generaciones más jóvenes, que tienen en él un alto ejemplo de tenacidad.

Deportistas como Maestri abrieron con sus trepidantes máquinas picadas hacia todos los rumbos del país, contribuyendo a integrar sus diversas regiones cuando todavía no existían carreteras, alcantarillas, puentes y, menos aún, estaciones de servicios.

Colabore con su CLUB





cargue nafta en sus dependencias

PUBLICIDAD ACA